

# Routenwahl

---

**Text:** Udo Beier, DKV-Referent für Küstenkanuwandern (15/05/04)

**Bezug:** [www.kanu.de/nuke/downloads/Routenwahl.pdf](http://www.kanu.de/nuke/downloads/Routenwahl.pdf)

- |   |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1. Sicherheit</li><li>2. Effizienz</li><li>3. Landschaftserlebnis</li><li>4. Sportlichkeit</li><li>5. Abenteuer</li></ol> |
|---|

Die Routenwahl hängt im Wesentlichen von den eigenen **Wünschen & Vorstellungen** ab. Jedoch sollten bei einer Auswahl die folgenden **Kriterien** beachtet und die damit verbundenen **Probleme** berücksichtigt werden:

## 1. Sicherheit

- Das Paddeln ist im Allgemeinen umso unkritischer, je dichter man unter Land fährt (z.B. Ostseestrand).
- Je mehr Inseln der Küste vorgelagert sind und je dichter diese Inseln zusammen liegen, desto mehr Wind- und Wellenschutz bieten sie auf einer Tour (z.B. ostschwedische Schären, Vorpommersche Boddenlandschaft).
- Wer auf „Nr. Sicher“ paddeln will, entfernt sich nicht so weit von Land/Ufer/Strand/Küste. Im Falle einer Kenterung kommt man dann nämlich i.d.R. leichter an Land.

Eine „Sicherheitsgarantie“ beim Küstenkanuwandern gibt es jedoch nicht. Es ist daher auf Folgendes zu achten:

- Wind: Schon 4 Bft. Windstärke stellt für die meisten, weniger erfahrenen Kanutinnen und Kanuten die Grenzen der Befahrbarkeit dar. Ist einem das Küstenkanuwandern nicht vertraut, sollte man folglich nicht entlang der Küste paddeln, wenn es mit 5 Bft. und mehr weht. Außerdem sollte man sich nicht von der Küste entfernen, wenn die Windprognose über 4 Bft. hinausgeht.
- Aufländiger Wind bzw. einlaufende Dünung: Beides verursacht entlang von Stränden Brandung bzw. vor Hindernisse/Untiefen und Steilküsten zusätzlich Kreuz- bzw. Grundseen. Die weniger Erfahrenen können dann schon ab 3 Bft. Wind bzw. bei einer z.B. nur 40-50 cm hohen Dünung in Schwierigkeiten geraten. D.h. wer auch hier auf der sicheren Seite paddeln möchte, meidet die Brandungs-/Seeseite (z.B. der ostfriesischen Inseln) und Steilküsten (z.B. Westseite von Korsika, Bornholm).
- Ablandiger Wind: Ein solcher Wind bietet entlang der Küste für weniger Erfahrene verlockende „Ententeichbedingungen“ (z.B. mecklenburgische Ostseeküste bei Südwind). Wenn sie jedoch nicht aufpassen, ganz dicht am Ufer entlang zu paddeln, können sie vom Wind hinaus in den immer kritischer werdenden Seegang getrieben werden. Schon bei einem 5 Bft. Wind werden dann die meisten Kanutinnen und Kanuten bei der Rückfahrt an die sichere Küste Schwierigkeiten bekommen. Kentert draußen einer, vervielfachen sich die Probleme.
- Tidengewässer/Wattseite: Eine Befahrung dicht entlang der Küste ist i.d.R. nur während der Hochwasserphase möglich. Dafür bieten aber während der Niedrigwasserphase die trocken gefallenen Wattflächen Wellenschutz, so dass man auf einem Priel wie auf einem Fluss paddeln kann (z.B. Wattfahrwasser von Neuharlingersiel nach Spiekeroog)

- Stromkabelung: An Engstellen der Priele bzw. wenn die Tide zwischen den vorgelagerten Inseln hinaus bzw. hinein strömt, ist mit Stromkabelungen (tidal race) zu rechnen, die aus einem harmlosen Gewässer Wasserverhältnisse hervorrufen können, welche einem Wildwasser mit hoher Wasserwucht vergleichbar sind (z.B. westschottische Inselküste). Weht dann noch der Wind gegen den Tidenstrom vervielfachen sich auch hier die Probleme. Will man als weniger Erfahrener solche Passagen queren, sollte man dies möglichst während der Stauwasserphase tun, d.h. bei Hoch- bzw. Niedrigwasser.

## 2. Effizienz

- Das Paddeln mit dem Strom ist kraftsparend. Wer schneller bzw. leichter vorankommen will, sollte immer mit dem Strom fahren und möglichst die 3. und 4. Stunde nach bzw. vor Hochwasser nutzen, da es dann am stärksten strömt. Der Gezeitenkalender gibt einem darüber Auskunft, wann wo welche Tidenverhältnisse vorliegen.
- Die Strömung ist in der Mitte eines Gezeitenstromes (z.B. Priels, Tief, Gatt) - i.d.R. ist das dort, wo es tiefer ist (siehe hierzu die Seekarte) - am stärksten.
- Das Paddeln mit dem Wind ist ebenfalls kraftsparender, auch wenn manchem das Fahrverhalten eines Kajaks, welches mit der Welle fährt, etwas gewöhnungsbedürftig ist. Gerade bei Rundtouren, die einem insbesondere Küstengewässer ermöglichen, bietet es sich häufig an, zunächst erst einmal mit dem Wind zu paddeln. Unter Umständen dreht während der Tour der Wind, so dass auch die Retour-Tour mit achterlichem Wind erfolgen kann.

„Sicherheit“ geht jedoch vor „Effizienz“, deshalb ist auf Folgendes zu berücksichtigen:

- Fahrwasser: In befahrenen Fahrwassern muss man rechts am äußeren Rand des Fahrwassers oder ganz außerhalb paddeln, um die Schifffahrt nicht zu behindern. Dort strömt es wohl nicht mehr so stark, dafür kann man jedoch etwas ungestörter paddeln.
- Untiefen/Engstellen/Stromeinmündungen: Diese führen zu Stromkabelungen. Wem ein meist räumlich begrenzter, kabbliger Seegang verunsichert, kann i.d.R. durch Kursänderung in ruhigere See mit – jedoch weniger – Strömung paddeln.
- Wind-gegen-Strom: Dies führt zum Aufsteilen des Seegangs. Wer bei einem 5er Wind aus Osten mit der Tide von Hooge zum Japsand paddelt, muss sich darauf einstellen, dass er nicht nur mit dem Winddruck, sondern auch dem brechenden Seegang zu kämpfen hat, wenn er mit dem Tidenwechsel wieder die Rückfahrt nach Hooge antritt.

## 3. Landschaftserlebnis

- Dies gibt es in zwei Ausprägungen:  
Der eine liebt es, dicht unter Land bzw. möglichst dort zu paddeln, wo die Inseln am dichtesten stehen.  
Der andere möchte am liebsten nur noch Wasser um sich haben und höchstens am fernen Horizont Land sehen.
- Bei Gruppenfahrten bietet es sich an, je nach Wetter beides zu tun.

Folgendes sollte man sich jedoch dabei bewusst machen:

- Je weiter man hinaus paddelt, desto länger muss man wieder zurück paddeln. Insbesondere dann, wenn es Schwierigkeiten gibt (z.B. Wetterwechsel, Seekrankheit, Materialprobleme), könnte die schnelle Rückkehr ans sichere Ufer Probleme bereiten.

- Je dichter man am Land bzw. an Inseln vorbei paddelt, mit desto kritischerem Seegang bzw. Windeffekten ist zu rechnen.
- Insbesondere bei Steilküstentouren, die kaum Anlandemöglichkeiten bieten, sollte einem bewusst sein, dass ein plötzlich einsetzender aufländiger Wind (z.B. Seewinde auf dem Mittelmeer) bzw. eine plötzlich einlaufende Dünung (z.B. bretonische Atlantikküste) besondere Anforderungen an Paddeltechnik und Ausdauer stellt, sei es, dass der Seegang (z.B. Grund-/Kreuzseen, Brandung) bzw. der Wind (z.B. Kap-/Düseneffekte, Fallwind) kaum noch beherrschbar ist.
- Entsprechendes gilt, wenn auf Grund der Gezeitenverhältnisse mit Stromkabelungen zu rechnen ist. Beim Kippen der Tide kann der Strömungswechsel nicht nur einen wuchtigen Seegang hervorrufen, sondern auch zu einer Abdrift führen, gegen die nicht jeder mehr anpaddeln an.

## 4. Sportlichkeit

- Das Paddeln im Seegang stellt eine Herausforderung dar, die mancher sucht.
- Man fährt daher bewusst bei Windverhältnissen aufs Meer hinaus, die höheren Seegang erwarten lassen. Schon ein 4-5er Wind ist geeignet, Bedingungen hervorzurufen, die man sich wünscht.
- Bzw. man sucht unterwegs bewusst Brandungszonen, Bereiche mit Grundsee, Kreuzsee bzw. Stromkabelung auf (z.B. die Seeseite der ost- bzw. nordfriesischen Inseln).

Folgendes ist dabei jedoch zu bedenken:

- Weniger seegangstüchtige Kanutinnen bzw. Kanuten können der Gruppe nur dann folgen, wenn Abstand zu den Gefahrenquellen gehalten werden kann. Sind jedoch schwierige Passagen nicht umschiffbar, sollten die kritische Bereich per Bootswagentransport umfahren werden können. Gibt es dabei jedoch Probleme, sei es, dass der Bootswagentransport wegen der Beschaffenheit der Küste nicht möglich bzw. zu anstrengend ist, sollten bei einer solchen Tour keine schwächeren Kanutinnen und Kanuten mitgenommen werden. Anderenfalls ist die Tour abubrechen und auf Wetter- bzw. Seegangsverbesserung zu warten. Insbesondere bei Tidengewässern kann man hoffen, dass bei Niedrigwasser bzw. bei Tidenwechsel die Gewässerschwierigkeiten abnehmen.
- Die Grenzen der Befahrbarkeit können bei schwierigen Gewässerbedingungen schnell erreicht sein. Ein etwas steilerer Strand macht u.U. ein Anlanden unmöglich („Dumper“-Gefahr!), da die sich aufsteilende Brandung zu stark brechen kann. Ein Ausweichen hinaus aufs offene, brandungsfreie Wasser ist u.U. auch nicht möglich, da je nach Wassertiefe auch weiter draußen Brandung angetroffen werden kann, die dann meistens viel höher ist und über eine viel größere Wasserwucht verfügt. Kenterungen sind dann nicht mehr auszuschließen. Wer dann die Rolle nicht „bombensicher“ beherrscht, sollte möglichst gar nicht in solch eine Brandungszone hinein paddeln.

## 5. Abenteuer

- Das Paddeln soll Abenteuer sein. Man sucht sich daher Passagen aus, die kritischer erscheinen.
- Da die Entfernung vom sicheren Ufer allgemein als riskanter angesehen wird, wählt man gerade solchen Routen zum Paddeln aus, wo man möglichst weit weg von der sicheren Küste und möglichst lange Non-Stop unterwegs ist, d.h. man wählt lange Querungen von Küste zu Küste, von Insel zu Insel, von Küste zu Insel bzw. entlang

unzugänglicher Steilküsten aus. Nur so ist es zu verstehen, dass manche Touren z.B. hinüber nach Helgoland, Bornholm bzw. den Ålandinseln unternehmen

Folgendes sollte jedoch bei solchen „Abenteuertouren“ nicht ignoriert werden:

- Je weiter man sich von der sicheren Küste entfernt, desto mehr ist man im Falle einer Gefahr auf sich selber oder seine ihm begleitenden Kameradinnen und Kameraden angewiesen. Wer darauf nicht vorbereitet ist – und zwar was Können, Ausdauer, Durchhaltevermögen, Belastbarkeit und Ausrüstung (z.B. Beleuchtung, Schleppleine, Kältschutz, Rettungsweste, Seenotsignalmittel) betrifft – der kann u.U. sehr schnell an seine Grenzen stoßen. Die meisten Küstenkanuwanderer machen sich gar nicht bewusst, dass das Paddeln z.B. im brechenden Seegang einen nicht trainierten Kanuten – und die meisten Kanuten sind hierzu zu zählen; denn wer trainiert schon 2-3 Mal wöchentlich auf dem Meer – derart schwächen kann, dass eine Kenterung mit anschließendem Ausstieg spätestens nach dem zweiten misslungenen Wiedereinstiegsversuch das „Ende“ der Paddeltour bedeutet, D.h. man ist nur noch in der Lage, sich über Wasser zu halten. Alles andere überlässt man dem Wind und der Strömung. Treibt sie einen rechtzeitig – d.h. bevor man wegen Unterkühlung derart geschwächt ist, dass man seinen Kopf nicht mehr über Wasser halten kann – an einen sicheren Strandabschnitt, hat man Glück gehabt. Das gilt insbesondere bei Solo-Touren, aber auch bei Gruppenfahrten, und zwar nicht nur dann, wenn alle Kameraden kentern („All-in“), sondern u.U. auch schon dann, wenn nur ein einziger Kamerad kentert, aussteigen muss und so geschwächt ist, dass er nicht mehr fähig und willig ist, die nötige Wiedereinstiegstechnik anzuwenden.